



2025年3月期 中間決算説明資料

2024年11月5日
阪神内燃機工業株式会社

目次

contents

01 業績報告

02 事業戰略

03 參考資料

01 業績報告

02 事業戰略

03 參考資料

財務ハイライト

- 主機関・部分品とも売上高は増加
- 利益面は2サイクル電子制御機関の部材高騰による受注損失引当金の計上等により大幅減額、ただし一過性の原因
- ROEは当期純利益の減額予想に伴い低下すると見込むが、中間期でのPBRは株高により上昇
- 配当による株主還元を重視し、増配予想は継続

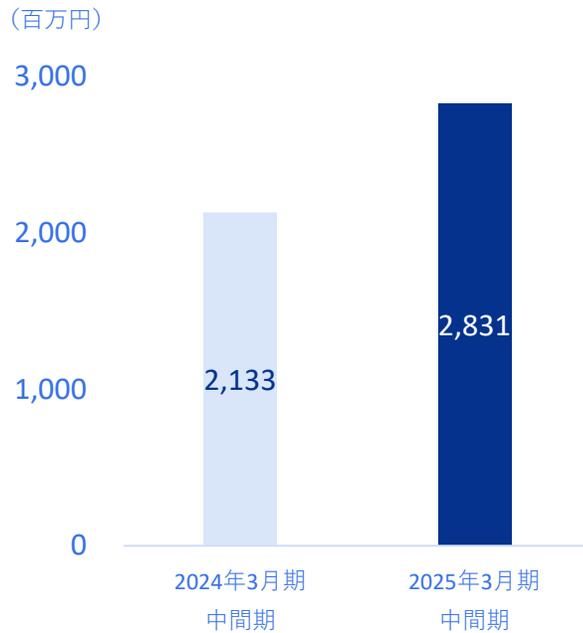
単位：百万円

	2024年3月期 中間期 実績	2025年3月期 中間期 実績	前年同期比	
			増減額	増減率 (%)
売上高	4,753	5,570	817	17.2
営業利益	310	105	▲205	▲65.9
経常利益	338	136	▲202	▲59.7
中間純利益	227	110	▲117	▲51.6
ROE (%)	3.3	(通期予想 2.5)	(同 ▲1.7)	-
PBR (倍)	0.40	0.48	0.08	-
1株当たり中間純利益	70円40銭	34円04銭	36円36銭	▲51.6
1株当たり配当予想	60円	70円	10円	16.7

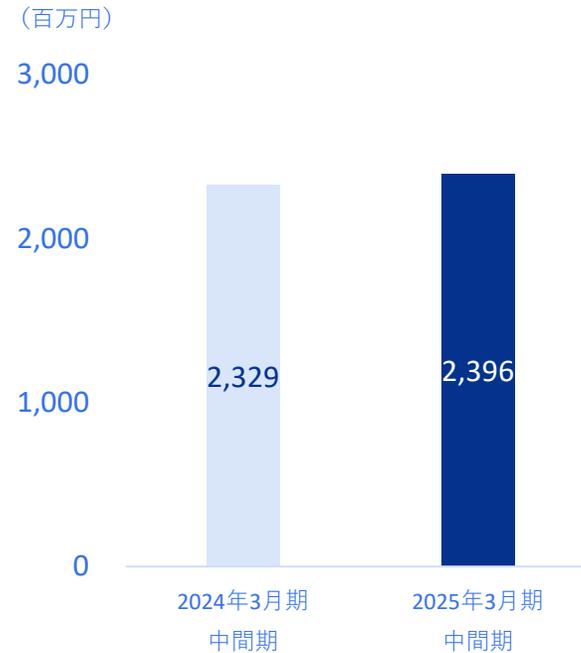
事業区分別売上高

- 主機関売上は代替需要による出荷台数増加により大幅増加
- 部分品は小幅増加
- CMR売上は堅調に増加 主機関生産量増加との調整が課題

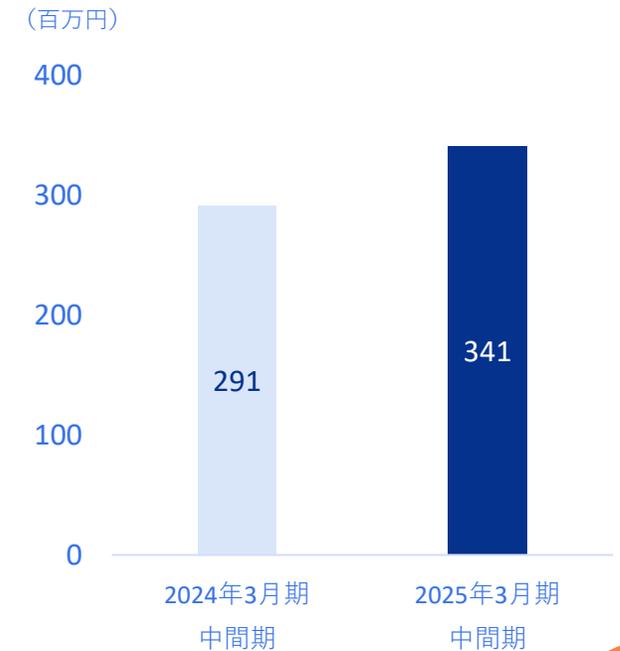
主機関



部分品・修理工事 ※CMR含まない



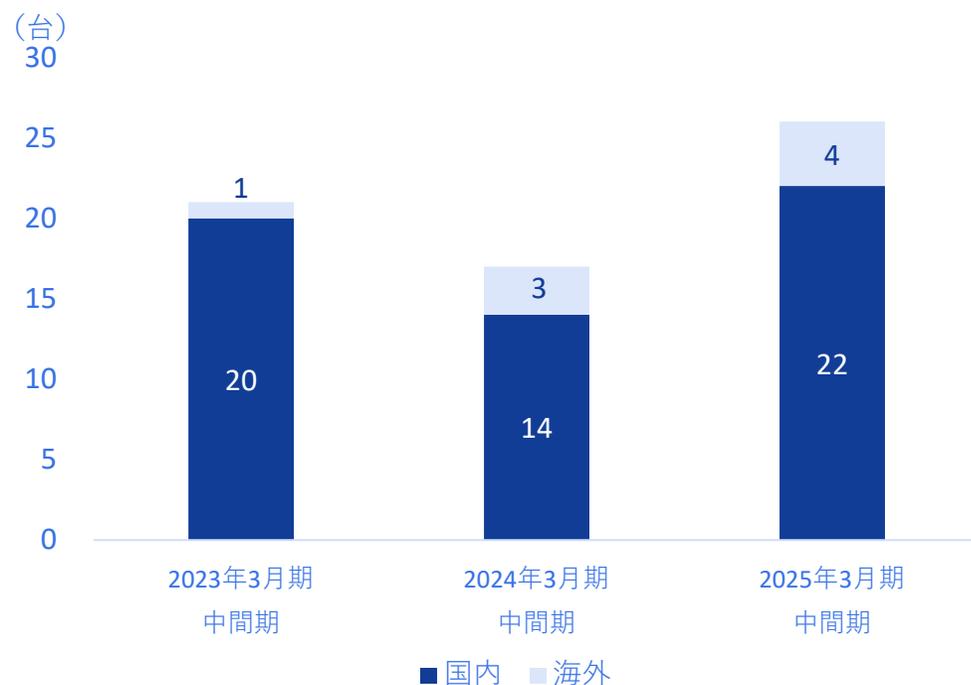
CMR(鋳造・金属機械加工)



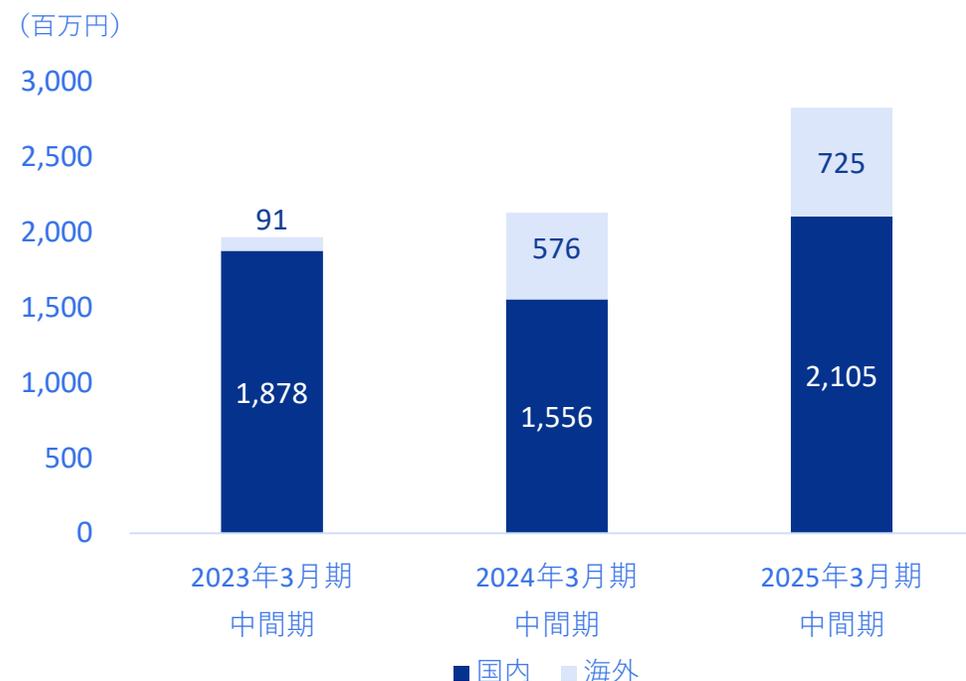
主機関（販売台数/売上高）

- 販売台数は前期に底を打った模様、今後は価格面での努力に傾注
- 前期、低調であった内航船向けもここに来て代替需要により反転増加
- メタノール燃料エンジンの初号機を出荷、今後の受注に期待

販売台数



売上金額



部分品（売上高）内訳 ※CMR含まない

- 国内販売は突発の部品交換・修理工事等により小幅増加
- 海外販売は大型案件があったものの、全般的に低調に推移



主機関（受注高）

- 受注金額は前年同期比、大幅増加
- 主な要因は、近海船向けの輸出案件の増加
- 部材高騰の影響が収益を大きく圧迫、全方位でのコストダウンと価格上昇努力が喫緊の課題

受注金額



受注台数



主機関（受注残高）

- ▶ 受注増加に伴い受注残高も海外案件の大幅増加により増加
- ▶ 一時的な生産能力不足に対応するためサプライチェーンを含めた生産体制の整備が課題

受注残高金額



受注残高台数



業績見通し

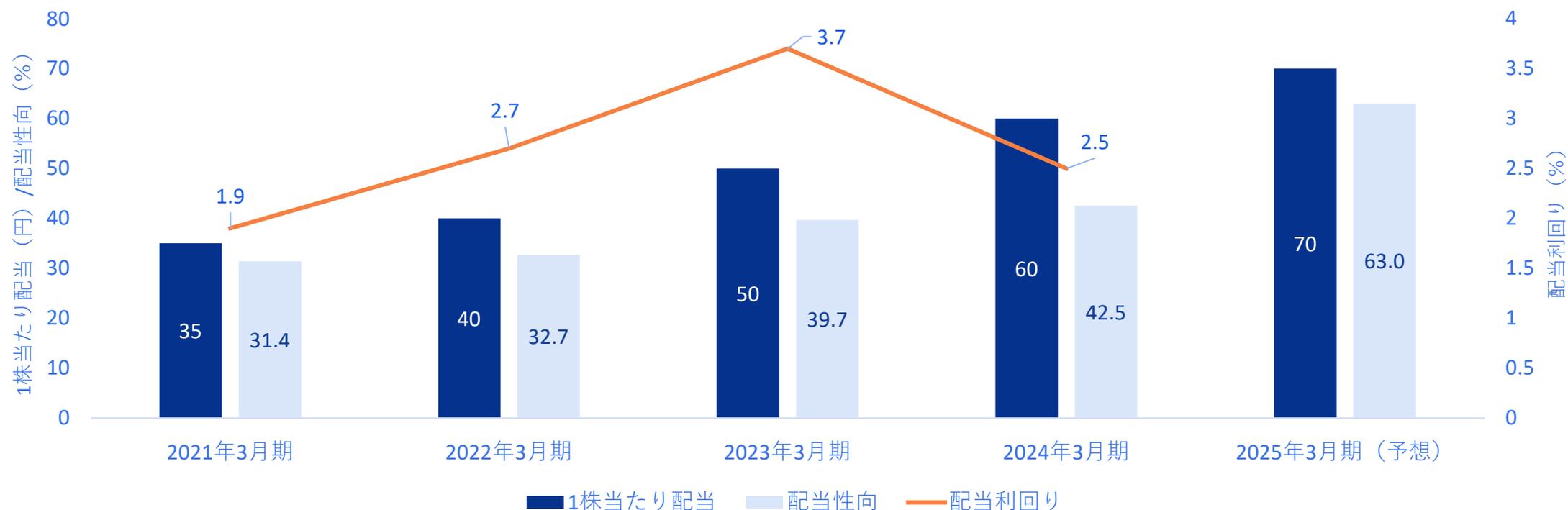
- 主機関の出荷台数増加や大型化に伴い売上高は大幅増加を見込むも、利益面については前年同期比減益
→電子機器類を中心に輸入部材の高騰影響により、2サイクル電子制御機関について大幅なコストアップを見込む
(上記2サイクル電子制御機関の来期以降販売予定の契約済の全案件について、受注損失引当金を計上)

単位：百万円

	2024年3月期 実績	2025年3月期予想	
		金額	増減率 (%)
売上高	9,636	13,400	39.1
営業利益	551	450	▲18.3
経常利益	643	500	▲22.3
当期純利益	456	360	▲21.1
1株当たり当期純利益	141円06銭	111円20銭	▲21.2
1株当たり配当	60円	70円	16.7

配当推移

- 配当額は株主還元を重視して、4期連続の増配の方針
- 人的資本投資や大型設備投資を勘案しながら配当額・配当性向を徐々に高めてきている
- 当期減益を見込むも、増配予想は継続



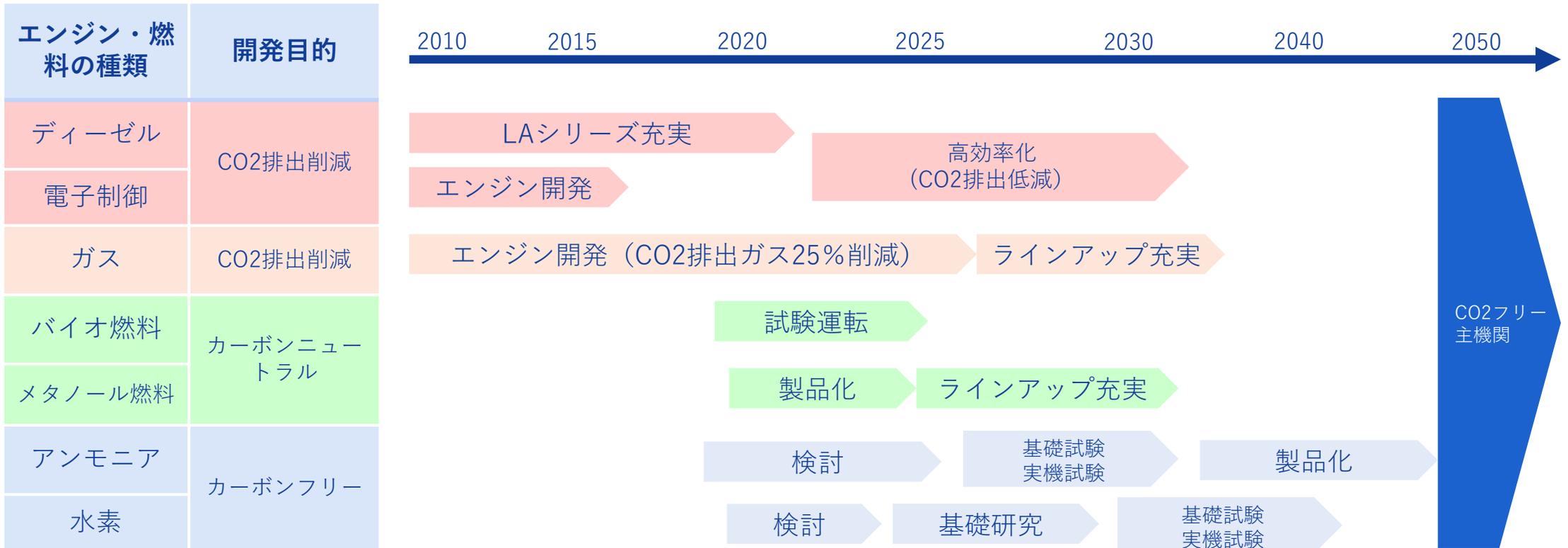
02 事業戰略

01 事業報告

03 參考資料

エンジン開発ロードマップ

- ▶ メタノール燃料エンジンが完成、今後はラインアップの充実を図る
- ▶ ガスエンジン気体燃焼技術を活用し、GHG削減を目的としたアンモニアや水素燃料の利用にも応用範囲拡大を検討中



メタノール燃料エンジン完成

- 今年5月 **世界初**の船舶用低速4サイクルメタノール燃料エンジン（形式：LA28M）が完成
- 後続の案件が内定
- 特許出願中



基本構造

- 現ディーゼルエンジン（LA28）の出力/回転数を踏襲
- A重油をパイロット燃料とした直接噴射式のメタノール専焼ディーゼルエンジン

メタノールの特長

メタノールはCO₂と水素を原料として製造
→将来的にはCO₂回収・輸送事業を活用し、洋上風力や波力など再生可能資源に由来する電力を利用した水素と合成して製造することも可能（グリーンメタノール）

1989

国が主導するプロジェクト「メタノール機関普及委員会」の一員として参画

製造をし承認を受けたが、諸事情で船舶の建造に至らず、出荷ならず・・・

2022

国内初のメタノール燃料とする内航タンカー開発に向け、提携6社にて戦略的提携を合意

2023

国内初のメタノール燃料とする内航タンカーの建造を決定

2024.5

世界初の船舶用低速4サイクルメタノール燃料エンジン完成

2024.12（予定）

本船は国内メタノール輸送に従事

エンジン関連他トピックス

SMMハンブルグ2024展示会

- ▶ 2024年9月3日（火）からドイツで開催された「SMMハンブルグ2024展示会」に参加
- ▶ 2024年5月に完成したメタノール燃料エンジンおよび当社製品を欧州を始めとする世界へ紹介



使用済み食用油を活用した バイオ混合燃料を使用した運航実施

- ▶ 当社LH28Gが搭載されている「神威丸」において約10ヶ月間の長期間にわたりバイオ混合燃料を使用し運航試験を実施
- ▶ 寒冷地である北海道にて既存燃料使用時と設備・運転条件等を変えずに支障なく運航できることを確認

※ご参照 出光興産株式会社

<https://www.idemitsu.com/jp/news/2024/240905.pdf>

CMR関連

当社CMRの特長

- 設備や技術が充実
→ 工作機械の精度を上回る0.01mmやコピー用紙の1/10の薄さの加工を手技で可能
- 公共インフラから半導体製作機まで、幅広い分野の製品を製作

受注事例



食品業界関係

食品業界
から初の
受注



発電プラント関係



公共インフラ関係

2025年3月期中間期実績

- 売上高
2024年3月期中間期 291百万円
2025年3月期中間期 341百万円
- 工作機械業界の低迷から、加工ビジネスの引き合い低調
- エンジン生産負荷が大きく社内工程調整に苦戦

今後の取り組み

- 砂型3Dプリンター、複合加工機、新五面加工機を活用した案件の拡販
- 既存顧客への拡販、サプライチェーンの確保
- 新規顧客開拓

大型設備投資（1）

砂型3Dプリンター導入

- これまでは作りたい形状の模型（木型）がなければ砂型を作ることができなかったが、砂型3Dプリンター導入により3Dデータさえあれば模型不要で砂型（主型・中子）を作製することが可能
→発電所向けコンプレッサー部品等を受注
- 複雑な形状の砂型も作製可能なため、砂型自体の新たな外販業務の可能性も見込める
- 砂型3Dプリンター設置のための建屋を改修し、播磨工場に続く玉津高度研究棟として活用中
- 投資額 約2億2000万円（砂型3Dプリンター・玉津高度研究棟含む）
- 導入した大型サイズのプリンターは当社を含めて日本で2台のみ（2024年3月時点）、市場競争力の源泉とする



玉津高度研究棟 外観



砂型3Dプリンター

大型設備投資（2）

新五面加工機 増設予定

- CMR案件受注拡大に対応
→既存顧客のリピート案件、類似案件を中心に受注
生産拡大を行うことで、生産効率を追求するとと
もに受注販売量を拡大
- 主機関の大物部品加工も可能
- 本製品は6台目の増設
- 2025年3月導入予定
- 投資額 約3億4000万円



01 業績報告

02 事業戰略

03 參考資料

会社概要

2024年9月30日現在

会社名	阪神内燃機工業株式会社
本社所在地	神戸市中央区海岸通8番地 神港ビル4階
代表者	代表取締役社長 木下和彦
創立日	1918年（大正7年）1月28日
資本金	829,055,419円
上場証券取引所	東京証券取引所スタンダード市場（証券コード6018）
従業員数	283名
主な事業所	神戸・明石・東京・福岡
工場	明石・玉津・播磨

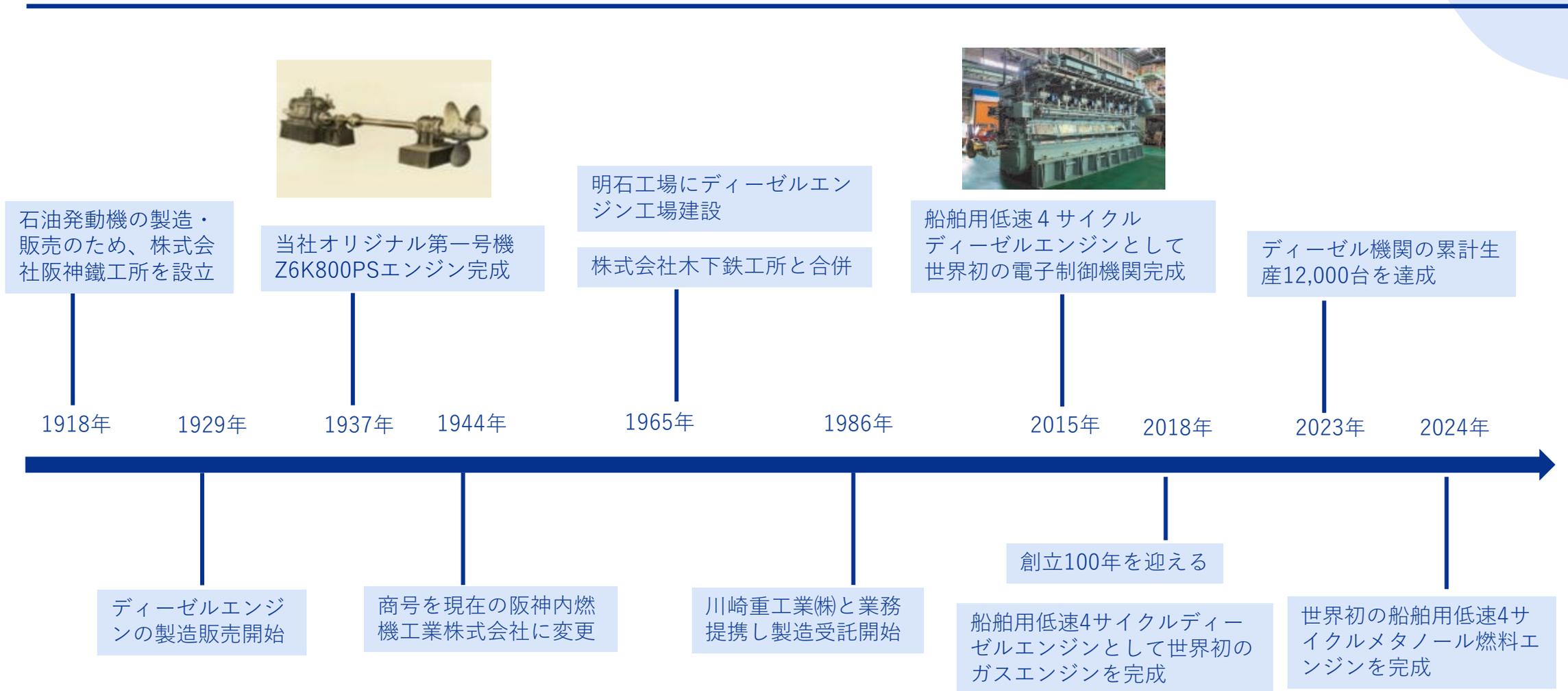


神戸本社 神港ビル



明石工場

沿革（抜粋）



事業内容

船舶推進プラント事業

舶用ディーゼルエンジンの製造、販売、アフターサービスまで自社一貫したサービスを提供する事業
ディーゼルエンジンで国内外の海外物流に貢献しているが、中でも内航船*用のディーゼルエンジンでは長年トップシェアを占めている

*国内の港から港まで荷物を運ぶ船のこと



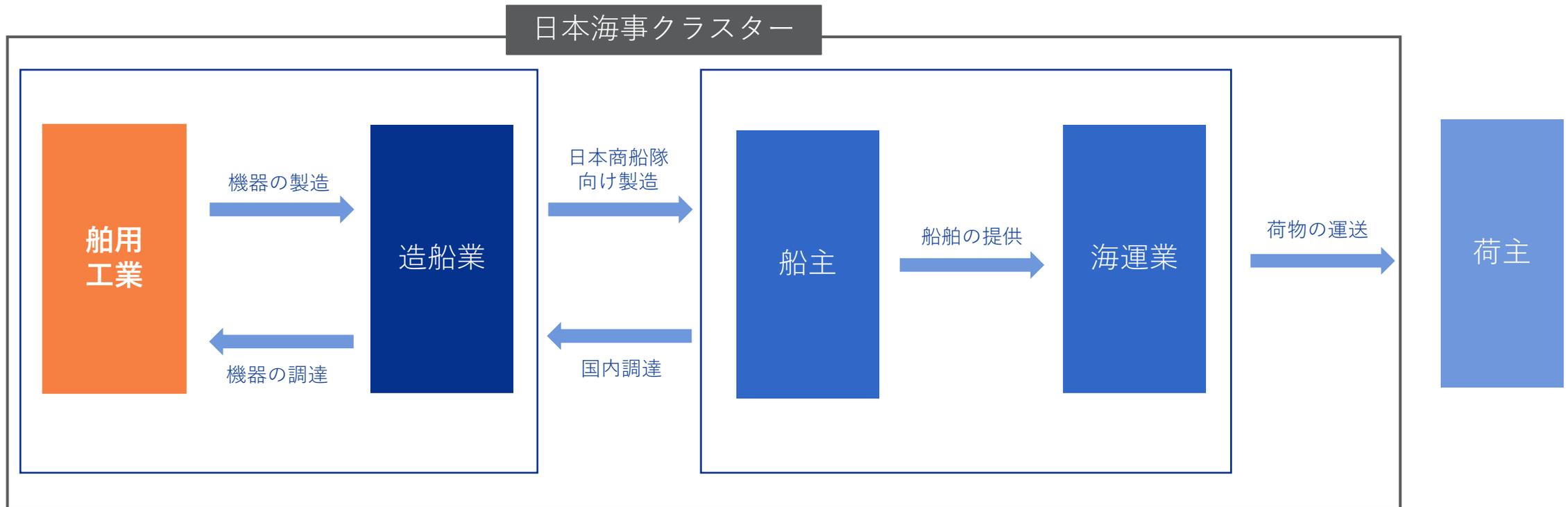
鑄造・金属機械加工（CMR）事業

船舶エンジンメーカーとしての技術をベースに自社加工が難しい大型の金属部品、1点ものの試作品や複雑な設計のものなどに対応し、日本のものづくりに貢献した事業



海運業界の中の当社の位置づけ

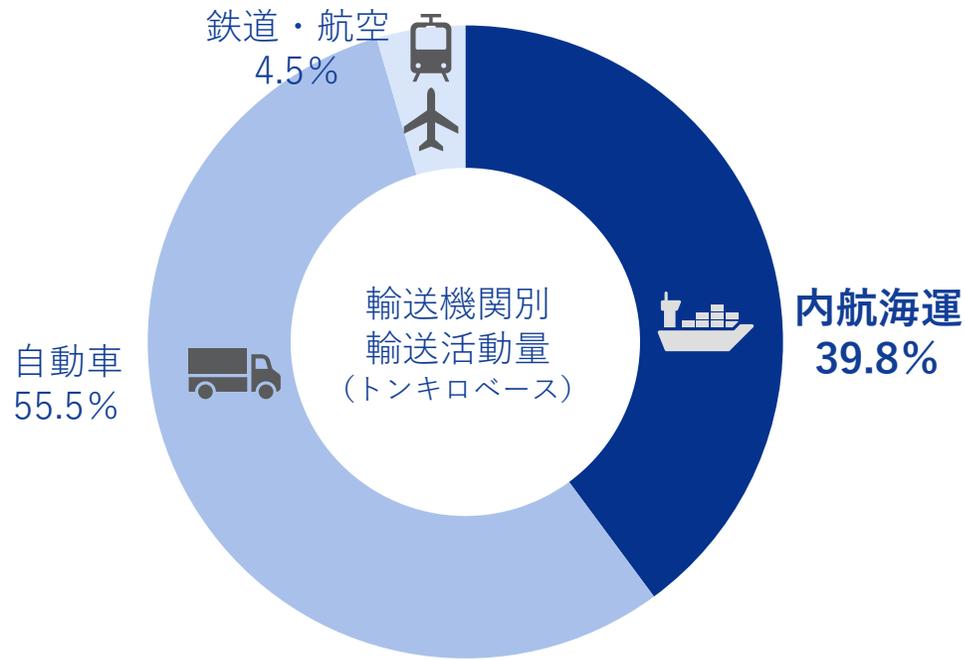
- 日本海事クラスターとは船会社関連の産業群のことを指す
- 当社は船舶エンジンと周辺機器の製造・販売を担い「**船用工業**」の産業に属している
- 船舶に搭載される船用機器は数万点と言われており、各専門メーカーで製造を行い造船所へ納品



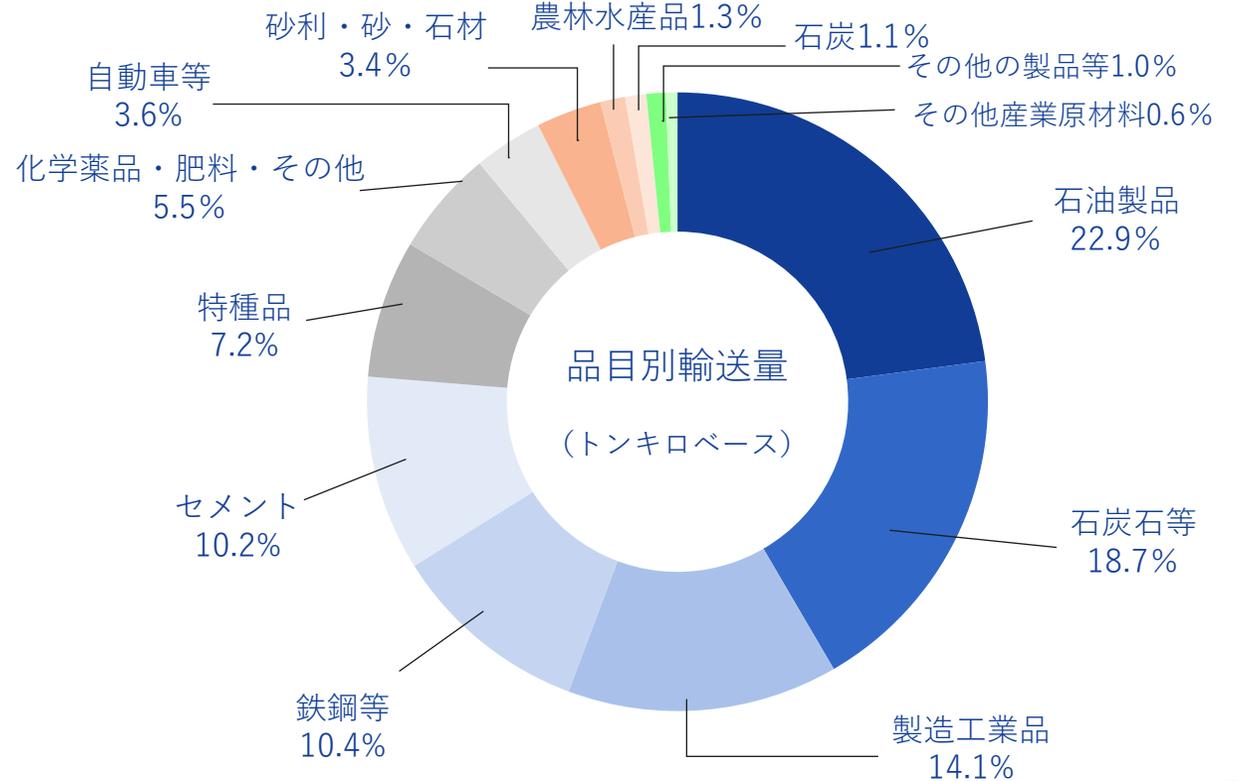
当社を取り巻く内航海運業界について

- 国内貨物輸送の**約4割**を担っている（トンキロベース）
- 内航海運の平均輸送距離は507kmで、自動車の8.59倍であり、長距離・大量輸送に適した輸送機関である（2023年度）

- 鉄鋼やセメント、石油等の産業基礎資材や食料品、日用品の**約8割**を輸送しており国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラである



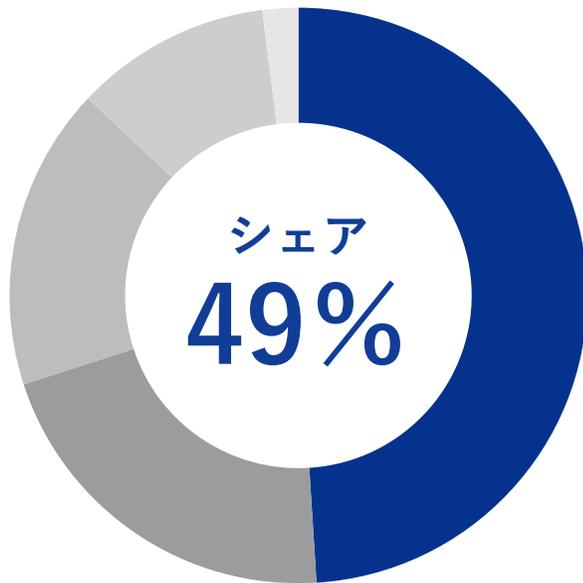
出典：日本内航海運組合総連合会「内航海運の活動」



出典：日本内航海運組合総連合会「内航海運の活動」

内航船エンジン市場シェア

- 2024年度の内航船エンジンシェアは約49%
- 長年、内航船エンジン市場では**トップシェア**を占めている
- 特に低速4サイクルエンジンは内航船に適しており、**日本にしかない独自のエンジン**



※2024.4-2025.3 エンジン納期基準

低速4サイクルエンジンの特長

- ① 燃料を燃やすための空気と排気ガスの交換がしっかりできるため、燃料を安定して燃焼でき燃料の利用効率上がる
- ② エンジンをかけ、出航し、航路に入り、エンジンの回転数を上げていく低負荷（低回転）から高負荷（高回転）まで安定して燃焼できる
- ③ 回転数が低いことにより、少ない燃料でプロペラを水の中で回し続けることができる
→船舶は大きなプロペラをゆっくり回すほど推進効率が高まり燃費が良い

つまり

国内の短距離を頻繁に発進・停止・加速・減速しながら運航される**内航船**で最適

本資料には、業績予想等や将来の事業戦略に関する記述が含まれております。これらの内容は本資料発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績等は、今後の様々な要因によって大きく異なる可能性があります。

また、本資料は情報提供のみを目的としており、取引の勧誘を目的としておりません。

